

Разработка системы принципов и методов повышения безопасности дорожного движения в очагах аварийности населенных пунктов

Д.В. Капский, канд. техн. наук

Белорусский государственный университет транспорта

246653 Беларусь, г. Гомель, ул. Кирова, 34

Дорожный транспорт, на долю которого приходится от 2/3 до 3/4 всего объема транспортного обслуживания, представляет собой большую и сложную социально-производственную систему. Социальной она является потому, что в ней участвует огромное количество людей, практически все население страны. Основной целью дорожного транспорта является оказание обществу необходимой транспортной услуги. Поскольку транспортная услуга производится непосредственно в дорожном движении, то основной задачей является создание материальной основы дорожного движения, его организация и повышение качества. Качество дорожного движения определяется совокупностью таких основных свойств, как безопасность, экологичность, экономичность и социологичность, а также производительность, надежность, комфортабельность, совместимость и доступность. При этом, первые четыре свойства являются главными и в достаточной, хотя и не в полной мере, оценивают важные и востребованные стороны процесса движения.

Качество дорожного движения или его отдельных свойств можно оценить по величине потерь в дорожном движении. Потери в дорожном движении условно можно разделить на 4 вида – экономические, экологические, аварийные и социальные. Потери в дорожном движении достигают очень больших величин. По осторожным оценкам, суммарные потери в дорожном движении Республики Беларусь в 2009 году оцениваются величиной порядка 4,4 млрд долл./год. Необходимо отметить, что за пять лет 2005–2009г.г. произошла 406 081 авария, из которых 37 478 аварий с пострадавшими, в которых 7803 человека погибли и 39644 человека получили ранения. За десять лет 2000-2009 гг. произошло 71831 аварий с пострадавшими, в которых погибли 16171 человек и 74894 человека получили ранения. Только в 2009

году произошло 92 553 аварий, из которых 6 634 ДТП с пострадавшими, в которых 1291 человек погибли и 7069 ранены. По данным статистики страховых выплат, за пять лет (2004-2008 гг.) выплачено страхового возмещения на сумму 364 436,9 млн. рублей.

К сожалению, сегодня в Республике Беларусь система «Дорожный транспорт» не имеет ни собственного названия, ни собственной структуры, а функции ее управления разделены между различными органами государственного управления. Такое же положение сложилось и в подсистеме «Организации дорожного движения» – она также не имеет своих структур, а ее функции разбросаны между различными ведомствами и органами исполнительной власти. Поэтому система дорожного транспорта функционирует не оптимально, а подсистема организации дорожного движения – неудовлетворительно. И если в других подсистемах системы дорожного транспорта работы по повышению качества дорожного движения, в первую очередь, по повышению безопасности, ведутся на приемлемом уровне, то в подсистеме организации движения они ведутся разрозненно, на низком уровне. В результате, организация движения, особенно в городах, стала основным источником потерь в дорожном движении, в т.ч. аварийных.

Исследования посвящены повышению безопасности дорожного движения в городских очагах аварийности, на долю которых приходится около 70% всех «городских» аварий, или около 50% всех аварий в Республике Беларусь. Поскольку основной причиной аварий в городских очагах аварийности является неудовлетворительная организация движения, то и повышение безопасности в этих очагах также должно производиться, в основном, методами организации дорожного движения. Однако работы по повышению безопасности движения в городских очагах аварийности методами организации дорожного движения на постоянной основе практически не ведутся, а если где и ведутся, то эпизодически, бессистемно и, как правило, на низком уровне. В результате, при довольно высоких темпах автомобилизации происходит быстрый рост очаговой аварийности, особенно в городах. Поэтому разработка и внедрение

системного подхода и современных методик повышения безопасности в городских очагах аварийности должна обязательно привести к резкому, до двух раз, снижению аварийности в этих очагах. А поскольку методы организации дорожного движения не требуют больших капиталовложений, то можно ожидать не только значительных, но и быстрых результатов.

В работе дан анализ существующего положения в дорожном движении Республики Беларусь и анализ проводимых исследований и практических работ по повышению безопасности движения, который вскрыл существенные недостатки в этой области и позволил определить цель и основные задачи исследования.